

21.10.2021

## Antrag an den BA 15

### Seit 20 Jahren ein Geheimnis: Betriebserfahrungen einer modifizierten Fahrtreppe am Bahnhof Trudering offenlegen

#### Vorbemerkung

Wie der BA 15 mehrfach gerügt hat, spielen sich am Bf. Trudering vor der überlasteten Wechselfahrtreppe von der Busplatte zum Zwischengeschoss gerade in den Stoßzeiten zum Teil Szenen von stiller Dramatik ab, insbesondere, wenn die Fahrtreppe minutenlang nur in eine Richtung läuft, weil sie immer wieder „getriggert“ wird.

Laut SWM gibt es seit 2001 im Bf. Trudering eine modifizierte Fahrtreppe, die einen gesonderten Anforderungstaster zum Richtungswechsel aufweist, wie der Behindertenbeirat jüngst erfuhr.

Diese Tatsache wurde bislang nie inhaltlich öffentlich dargestellt. Ausgebaut scheint der Taster aber auch nicht zu sein.

In diesem Zusammenhang ist auch von Interesse, inwiefern automatisch in den Anlagen Nutzungsstatistiken gesammelt werden.

Dass dies durchaus zu Konsequenzen führen kann, zeigt das städtische Dienstgebäude in der Burgstr. 4: hier wurde 2020/1 zum vorhandenen Personenaufzug ein zweiter Aufzug im Innenhof nachgerüstet. Auf Befragen teilte ein Betreuer des Baureferates mit, dass die automatisch erfassten Nutzungsvorgänge des Erstaufzuges gezeigt hätten, dass ein zweiter nötig sei.

Es kann nicht sein, dass diese städtische Fürsorge nur für die eigenen Mitarbeiter gilt, nicht aber für MVG-Kunden.

Die Stadt München und die SWM GmbH werden daher gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Wechselrichtungsfahrtreppe im Bf. Trudering wurde 2001 mit einem gesonderten Anforderungsknopf versehen, um einen Richtungswechsel anzufordern?
2. Wie wurde diese Einrichtung durch Fahrgäste quantitativ genutzt?
3. Inwiefern hat sich dadurch die Wartezeit aus Fahrgastsicht verbessert?
4. Welche Folgerungen ziehen die SWM aus den zwanzigjährigen Betriebserfahrungen?
5. Liefern die elektronischen Steuerungen von Aufzügen und Fahrtreppen in Verkehrsbauwerken der SWM/MVG standardmäßig Betriebs- und Nutzungsstatistiken?
6. Wird insbesondere bei Wechselfahrtreppen erfasst, wie lange sie in eine Fahrtrichtung aktiv sind und ob sie anschließend in die Gegenrichtung angefordert werden?
7. Welche Auslegungskriterien gibt es in der Verkehrswissenschaft für Fahrtreppen im U-Bahnbereich, die Parameter wie das Nutzeraufkommen, die Länge der Fahrtreppe u. a. m. berücksichtigen?

**Initiative:** Dr. Georg Kronawitter, Behindertenbeauftragter